

# Diesel motor exhaust gas cleaner system

**Patent number:** DE4425018  
**Publication date:** 1995-06-29  
**Inventor:** FRAENKLE GERHARD DR (DE)  
**Applicant:** DAIMLER BENZ AG (DE)  
**Classification:**  
- international: **B01D53/94; F01N3/20; F02D41/34; F02D41/40; F02B3/06; B01D53/94; F01N3/20; F02D41/34; F02D41/40; F02B3/00; (IPC1-7): F01N3/10; B01D53/56; F01N9/00; F02D41/30**  
- european: **B01D53/94F2D; B01D53/94Y; F01N3/20D; F02D41/34B; F02D41/40B**  
**Application number:** DE19944425018 19940715  
**Priority number(s):** DE19944425018 19940715

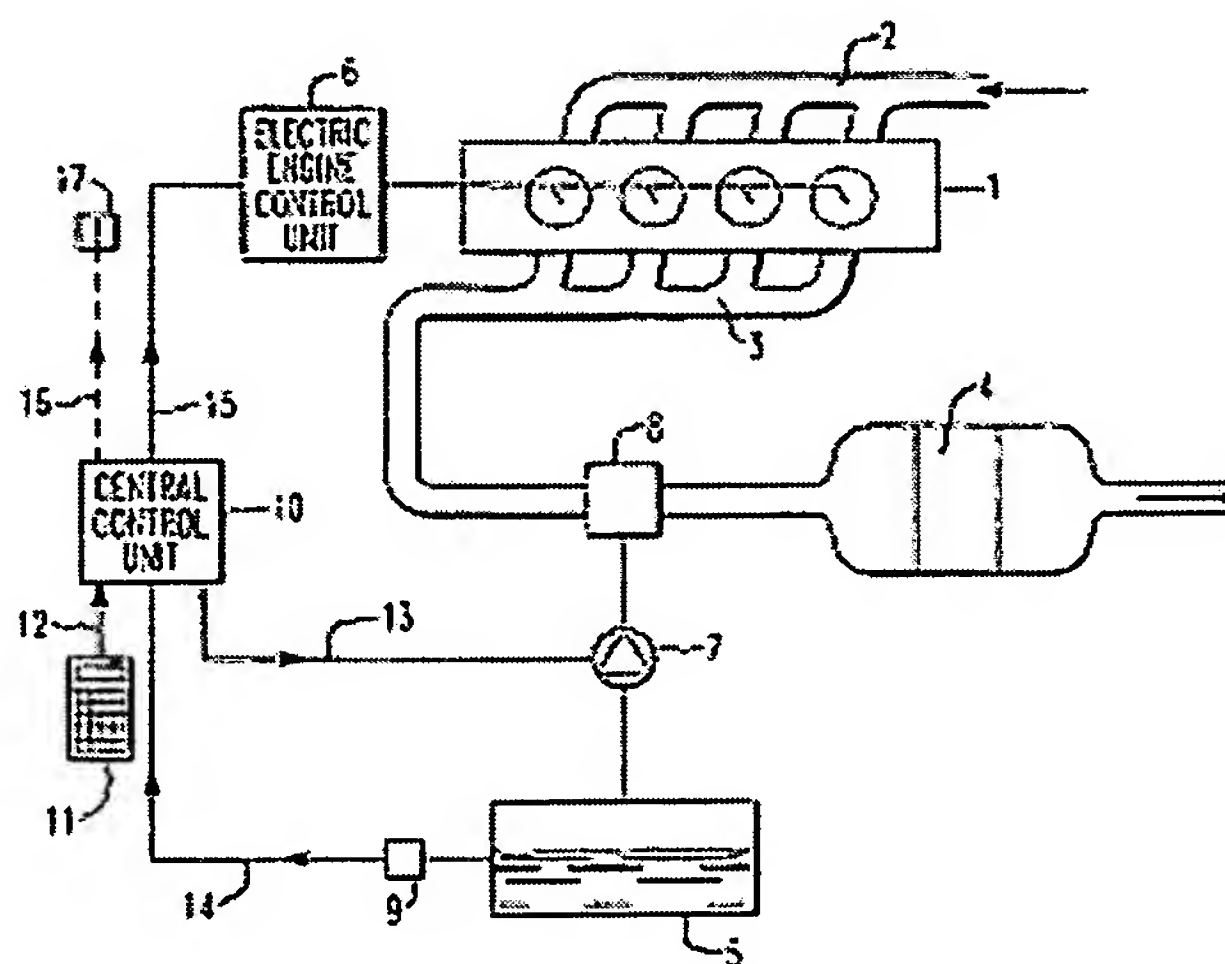
Also published as:

E P0696676 (A1)  
US 5651247 (A1)  
E P0696676 (B1)

[Report a data error here](#)

## Abstract of DE4425018

The exhaust gas cleaning system for a vehicle engine with an electronic motor control, esp. a diesel engine, has a monitor (9) to register the level of reduction agent in the supply tank (5). It is linked to a control (10) so that, on an empty tank (5), the electronic control (6) for the engine sets a retarded fuel injection.



Data supplied from the [esp@cenet](mailto:esp@cenet) database - Worldwide



①⑨ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENTAMT

⑫ Patentschrift  
⑩ DE 44 25 018 C 1

⑤① Int. Cl.<sup>8</sup>:  
**F 01 N 3/10**  
F 01 N 9/00  
F 02 D 41/30  
B 01 D 53/56

②① Aktenzeichen: P 44 25 018.5-13  
②② Anmeldetag: 15. 7. 94  
④③ Offenlegungstag: —  
④⑤ Veröffentlichungstag  
der Patenterteilung: 29. 6. 95

DE 44 25 018 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ Patentinhaber:

Mercedes-Benz Aktiengesellschaft, 70327 Stuttgart,  
DE

⑦② Erfinder:

Fränkle, Gerhard, Dr., 73630 Remshalden, DE

⑤⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit  
in Betracht gezogene Druckschriften:

DE 42 17 552 C1  
DE 40 03 515 A1

⑤④ Abgasreinigungssystem

⑤⑦ Aus dem Stand der Technik sind Abgasreinigungssysteme für Dieselmotoren für Kraftfahrzeuge bekannt, die eine Stickoxydreduzierung durch eine Nachbehandlung der Abgase mit Hilfe der Zugabe von Reduktionsmittel erzielen. Gemäß der Erfindung sind Mittel zum Erfassen des Füllstandes des Speichertanks vorgesehen, die an eine Steuereinrichtung angeschlossen sind, die bei leerem Speichertank die Regelung der Motorelektronik derart ändert, daß eine späte Kraftstoffeinspritzung erfolgt, wodurch auch bei Ausfall der Nachbehandlungseinrichtung eine ausreichende Stickoxydreduzierung erfolgt.  
Verwendung bei Kraftfahrzeugen mit Dieselmotoren.

DE 44 25 018 C 1

Die Erfindung betrifft ein Abgasreinigungssystem für einen mittels einer Motorelektronik regelbaren Verbrennungsmotor, insbesondere einen Dieselmotor, mit einer Einrichtung zur Nachbehandlung der Abgase mit Hilfe einer Zugabevorrichtung von Reduktionsmittel, das in einem Speichertank gespeichert ist.

Zur Reduzierung von Stickoxyden in Abgasen eines Fahrzeugdieselmotors ist es bekannt, den Abgasen vor einem Katalysator Ammoniak zuzugeben, wobei zur Erkennung der Füllstandsgrenzen im Katalysator zwei Ammoniaksensoren vorgesehen sind (DE 42 17 552 C1). Mittels dieser Sensoren erfolgt die Steuerung der Zugabe von Ammoniak aus einem Speichertank, indem die Ammoniakkonzentration im Katalysator gemessen wird. Die Reinigung der Abgase erfolgt daher durch eine Nachbehandlung in Form einer Zugabe von Ammoniak als Reduktionsmittel.

Aus der DE 40 03 515 A1 ist es bekannt, in Abgasen eines Fahrzeugdieselmotors enthaltene Stickoxyde durch die Zugabe eines Reduktionsmittels Harnstoff zu reduzieren. Dieses Verfahren wird in Strömungsrichtung der Abgase vor einem zeolithhaltigen Katalysator durchgeführt.

Aufgabe der Erfindung ist es, ein Abgasreinigungssystem der eingangs genannten Art zu schaffen, das auch bei einem Ausfall der Nachbehandlungseinrichtung keine unzulässig hohen Stickoxydemissionen aufweist.

Diese Aufgabe wird dadurch gelöst, daß Mittel zum Erfassen des Füllstandes des Speichertanks vorgesehen sind, die an eine Steuereinrichtung angeschlossen sind, die bei leerem Speichertank die Regelung der Motorelektronik derart ändert, daß eine späte Kraftstoffeinspritzung erfolgt. Die späte Kraftstoffeinspritzung vermindert die Stickoxydemission, auch wenn dadurch der Kraftstoffverbrauch erhöht wird. Durch den unverbrannten Kraftstoff ergibt sich zwar eine erhöhte Kohlenwasserstoffemission, die jedoch durch die bei Dieselmotoren üblichen Edelmetallkatalysatoren in ausreichender Weise reduzierbar ist. Da die Kraftstoffeinspritzung durch eine Motorelektronik geregelt ist, wird in einfacher Weise bei leerem Speichertank die Regelung der Motorelektronik derart umgeschaltet, daß die Kraftstoffeinspritzung jeweils entsprechend verspätet erfolgt. Sobald der Fahrer des Fahrzeugs den erhöhten Kraftstoffverbrauch erkennt, wird er den Speichertank erneut mit Reduktionsmittel auffüllen, wodurch die Steuereinrichtung die Motorelektronik wieder auf normale Kraftstoffeinspritzung umstellt.

In Ausgestaltung der Erfindung ist eine Sichtanzeige zum Erkennen eines leeren Speichertanks vorgesehen. Diese Sichtanzeige befindet sich zweckmäßig im Bereich der Armaturentafel des Kraftfahrzeugs, so daß der Fahrer des Kraftfahrzeugs den Nachfüllbedarf des Speichertanks schnell erkennen kann.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen sowie aus der nachfolgenden Beschreibung eines Ausführungsbeispiels der Erfindung, das anhand der Zeichnung dargestellt ist.

Die einzige Zeichnung zeigt eine Ausführungsform eines erfindungsgemäßen Abgasreinigungssystems, das mit einer Nachbehandlungseinrichtung zur Reduzierung von Stickoxyden im Abgas versehen ist.

Ein Dieselmotor (1) ist Teil eines nicht dargestellten Kraftfahrzeugs und weist eine Ansaugleitung (2) auf. Der Dieselmotor (1) ist außerdem mit einer Abgasanlage (3) versehen, in deren

weiteren Verlauf ein Katalysator (4) angeordnet ist. Die Kraftstoffzufuhr zu dem Dieselmotor (1) erfolgt durch eine Motorelektronikregelung (6), die eine gezielte Kraftstoffeinspritzung bewirkt.

Um die Konzentration von Stickoxyden im Abgasstrom der Abgasanlage (3) zu reduzieren, ist in Strömungsrichtung vor dem Katalysator (4) eine Nachbehandlungseinrichtung (5, 7, 8) vorgesehen, die einen Speichertank (5) zur Speicherung eines Reduktionsmittels, beim Ausführungsbeispiel Harnstoff, aufweist. In gleicher Weise ist als Reduktionsmittel auch Ammoniak einsetzbar. Das Reduktionsmittel wird aus dem Speichertank (5) mittels einer Pumpeinrichtung (7) einer Zugabeeinheit (8) zugeführt, die das Reduktionsmittel mit dem Abgasstrom in der Abgasanlage (3) mischt. Die Steuerung der Zugabe von Reduktionsmittel erfolgt mittels einer Steuerleitung (13), die an die Pumpeinrichtung (7) angeschlossen ist und von einer zentralen Steuereinheit (10) ausgeht. Die Fördermenge der Pumpeinrichtung (7) wird durch die zentrale Steuereinheit (10) mit Hilfe verschiedener gespeicherter Daten aus einem Datenspeicher (11) gesteuert, die der zentralen Steuereinheit (10) mittels einer Speiseleitung (12) zugeführt werden.

Sobald eine Förderung durch die Pumpeinrichtung (7) nicht mehr möglich ist, da im Speichertank (5) kein Reduktionsmittel mehr vorhanden ist, schaltet die zentrale Steuereinheit (10) die Motorelektronikregelung (6) derart um, daß die Kraftstoffeinspritzung in den Dieselmotor (1) verspätet erfolgt. Dadurch erfolgt eine innermotorische Verminderung der Stickoxydemission, gleichzeitig jedoch eine Erhöhung des Kraftstoffverbrauchs, der Partikel- und der Kohlenwasserstoffemissionen. Zur Verringerung der letzteren Emissionen ist es möglich, als Katalysator (4) eine Kombination aus einem Stickoxidkatalysator und einem nachgeschalteten Oxidationskatalysator einzusetzen.

Um ein Umschalten der Motorelektronikregelung (6) von einer normalen auf eine verspätete Kraftstoffeinspritzung zu gewährleisten, sobald kein Reduktionsmittel mehr im Speichertank (5) vorhanden ist, ist dem Speichertank (5) ein Füllstandsensor (9) zugeordnet, der mittels einer Signalleitung (14) an die zentrale Steuereinheit (10) angeschlossen ist. Der Füllstandsensor (9) übermittelt der zentralen Steuereinheit (10) bei Erreichen eines minimalen Füllstandes im Speichertank (5) ein Signal, worauf die zentrale Steuereinheit (10) über eine Steuerleitung (15) ein Steuersignal zur Umschaltung der Motorelektronikregelung (6) auf eine verspätete Kraftstoffeinspritzung zuleitet. Sobald der Speichertank (5) erneut mit Reduktionsmittel aufgefüllt ist, gibt der Füllstandsensor (9) über die Signalleitung (14) ein entsprechendes Signal an die zentrale Steuereinheit (10), die daraufhin über die Steuerleitung (15) die Motorelektronikregelung (6) derart ansteuert, daß eine erneute Umschaltung von der verspäteten zu der zuvor eingestellten normalen Kraftstoffeinspritzung erfolgt. Bei dem beschriebenen Abgasreinigungssystem wird daher in allen Fällen eine Reduzierung der Stickoxyde im Abgasstrom erzielt, wobei diese Reduzierung entweder durch eine Nachbehandlung in Form einer Zugabe von Reduktionsmittel oder durch eine innermotorische Stickoxydverminderung aufgrund verspäteter Kraftstoffzufuhr erreicht wird. Um dem Fahrer des Kraftfahrzeugs das Fehlen von Reduktionsmittel im Speichertank (5) sichtbar zu machen, ist im Bereich der Armaturentafel des Kraftfahrzeugs eine Sichtanzeige (17) vorgesehen, die mittels einer gestrichelten Leitung (16) von der zen-

tralen Steuereinheit (10) abhängig von dem jeweils übermittelten Signal des Füllstandsensors (9) aktiviert wird.

Durch die beschriebene einfache Überwachung des Reduktionsmitteltanks läßt sich der Bauteileaufwand verringern, indem der Dieselmotor durch Softwaremaßnahmen die gesetzlich geforderten Abgas-Grenzwerte innermotorisch einhalten kann.

Um den erhöhten Kraftstoffverbrauch zeitlich zu beschränken, muß das Nachfüllen des Reduktionsmitteltanks vom Betreiber so rasch wie möglich erfolgen. Durch die Sichtanzeige (17) wird der Betreiber des Kraftfahrzeugs auf das fehlende Reduktionsmittel hingewiesen. Sollte er die Notwendigkeit eines nachzufüllenden Reduktionsmitteltanks über einen längeren Zeitraum ignorieren, so kommt eine weitere erfindungsgemäße Ausgestaltung zur Geltung. Ein an den Füllstandssensor gekoppelter Zeitschalter ist nämlich derart an die Motorelektronik gekoppelt, daß ein Betrieb des Kraftfahrzeugs ohne Reduktionsmittel lediglich über einen begrenzten Zeitraum ermöglicht wird. Nach Ablauf der vorgegebenen Zeitspanne ohne eine Nachfüllung wird die Motorelektronik blockiert, so daß ein weiterer Betrieb des Kraftfahrzeugs verhindert wird.

#### Patentansprüche

1. Abgasreinigungssystem mit einem mittels einer Motorelektronik regelbaren Verbrennungsmotor, insbesondere einem Dieselmotor, mit einer Einrichtung zur Nachbehandlung der Abgase mit Hilfe einer Zugabevorrichtung von Reduktionsmittel, das in einem Speichertank gespeichert ist, dadurch gekennzeichnet, daß Mittel (9) zum Erfassen des Füllstandes des Speichertanks (5) vorgesehen sind, die an eine Steuereinrichtung (10) angeschlossen sind, die bei leerem Speichertank (5) die Regelung der Motorelektronik (6) derart ändert, daß eine späte Kraftstoffeinspritzung erfolgt.
2. Abgasreinigungssystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß eine Sichtanzeige (17) zum Erkennen eines leeren Speichertanks (5) vorgesehen ist.
3. Verfahren zur Reinigung der Abgase eines mittels einer Kraftstoffzufuhr steuerbaren Verbrennungsmotors, wobei Stickoxyde der Abgase mittels einer Zugabe von Reduktionsmittel aus einem Speichertank reduziert werden, dadurch gekennzeichnet, daß Kraftstoff verspätet eingespritzt wird, sobald kein Reduktionsmittel mehr vorhanden ist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

